

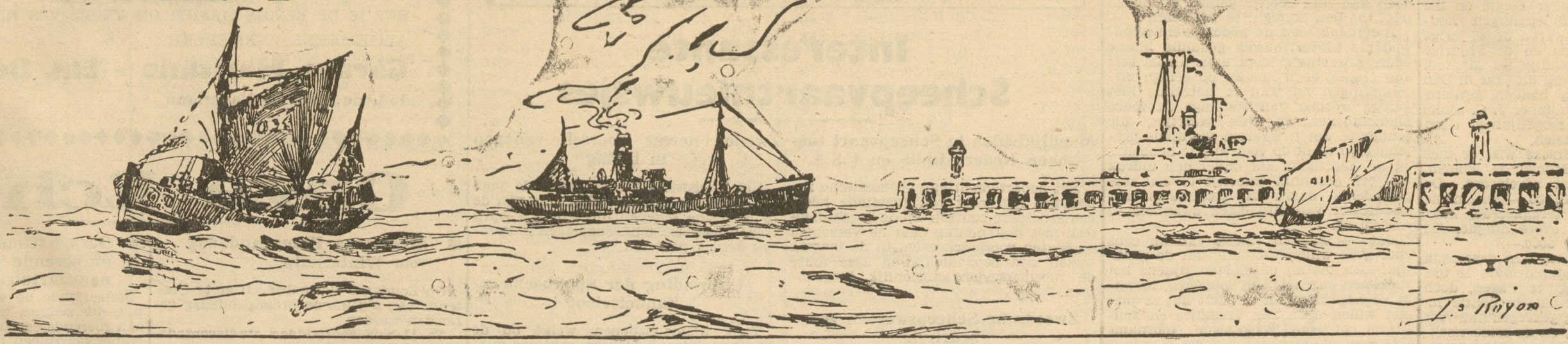
LICHTEN

NOVEMBER

1	Z	6.33	16.19
2	Z	6.35	16.17
3	M	6.37	16.15
4	D	6.38	16.13
5	W	6.40	16.12
6	D	6.42	16.10
7	V	6.44	16.08
8	Z	6.45	16.07
9	Z	6.47	16.05
10	M	6.49	16.04
11	D	6.50	16.02
12	W	6.52	16.01
13	D	6.54	15.59
14	V	6.55	15.58
15	Z	6.57	15.57
16	Z	6.59	15.55
17	M	7.01	15.54
18	D	7.02	15.53
19	W	7.04	15.52
20	D	7.05	15.51
21	V	7.07	15.49
22	Z	7.09	15.48
23	Z	7.10	15.47
24	M	7.12	15.46
25	D	7.14	15.45
26	W	7.15	15.44
27	D	7.16	15.44
28	V	7.18	15.43
29	Z	7.19	15.42
30	Z	7.20	15.41

Deze tabel geeft het wezenlijk uur volgens de zon.

# HET VISSCHERIJBLAD



## WETENSCHAP. NIJVERHEID. HANDEL.

HOOGWATER

NOVEMBER

1	Z	10.37	22.57
2	Z	11.16	23.34
3	M	11.51	—
4	D	0.09	12.25
5	W	0.04	12.56
6	D	1.11	13.28
7	V	1.43	14.00
8	Z	2.15	14.31
9	Z	2.49	15.07
10	M	3.26	15.47
11	D	4.10	16.36
12	W	5.07	17.42
13	D	6.20	18.59
14	V	7.36	20.14
15	Z	8.47	21.16
16	Z	9.43	22.08
17	M	10.33	22.56
18	D	11.19	23.43
19	W	—	12.05
20	D	0.29	12.52
21	V	1.15	13.39
22	Z	2.04	14.28
23	Z	2.52	15.17
24	M	3.42	16.09
25	D	4.37	17.09
26	W	5.43	18.19
27	D	6.56	19.33
28	V	8.10	20.44
29	Z	9.12	21.39
30	Z	10.04	22.26

De uurwerken aan land vertonen twee uur later.

Drukkerij en Bureel : NIEUWPOORTSTEENWEG, 44, OOSTENDE  
TELEFOON 72.558  
Postcheckrekening 1070.98  
Verschijnt elken Vrijdag avond

ABONNEERT U OP  
ADVERTISEERT IN  
« HET VISSCHERIJBLAD »

ABONNEMENTEN:  
BINNENLAND : Een jaar, 36 frank; 9 maanden, 27 frank; 6 maanden, 18 frank; 3 maanden, 12 fr. BUITENLAND: 60 frank.

## OESTERKWEK in Belgische Wateren

Toen wij bij de droeve melding van het overlijden van den Heer Camiel Willems, eene korte levensschets gaven van dezen verdienstelijken man, herinnerden wij er aan hoe hij, op een heugelijke vergadering van den Hoogen Zeevisscherijraad waar het voor en tegen van de beperking van den vischimport besproken werd, kortaard had verklaard: « De vischhandel zal zich zelf wel redden, maar onze visscherij moet geholpen worden ».

Beslissende woorden zooals deze, vooral wanneer ze door een ervaren vakman worden uitgesproken, zijn heel zeker van aard om den twijfel te overkomen die onvermijdelijk de verantwoordelijke overheid dikwijls moet doen aarzelen, bij het nemen van gewichtige maatregelen of het aanvaarden en doordrijven van verstrekkende studies en proefnemingen. In een ander domein, dat minder bekend is, heeft dezelfde zeer betreurd Heer C. Willems een even doorslaggevend verklaring afgelegd, nl. toen de Bestendige Commissie voor Zeevissch- en Mosselteelt te beslissen had of er een proefonvermijdelijk onderzoek diende te worden ingesteld omtrent de mogelijkheid den oesterkweek in onze wateren te doen gedijen en den oesterhandel op onze kust tot zijn vroegeren bloei en luister herop te beuren.

Toen sprak de Heer C. Willems deze overtuigende woorden uit: «Zoo het » mocht gelukken op onze kust beduidende hoeveelheden oesters groot te brengen die aan de hedendaagsche » verscheuten beantwoorden, kan de » vischhandel er borg voor staan dat er » spoedig een afzetgebed zal voor ge » vonden worden, zowel in het buitenland als in België. »

De zakenman die deze vastberaden verklaring sprak geen ijdele taal: hij kende de uitgebreidheid en de stevigheid van de betrekkingen die de groote vischhandelshuizen in het land en daarbuiten

hebben, hij kon vermoeden dat de aloude faam van de Oostendse oester nog niet was uitgestorven, hij voorzag welk groot gemak de nieuwe visschers-haven zou bieden om met de meeste zorg en spoed verzendingen te doen in alle richtingen en op alle afstanden, hij wist ten slotte dat al zijn vakbroeders, in wiens naam hij sprak, steeds klaar staan en bereid om flink de handen uit de mouwen te steken waar het er op aankomt den handel vooruit te helpen.

De Commissie voor Zeevissch- en Mosselteelt heeft dan ook einde 1931 eene subcommissie gelast het vraagstuk van den oesterkweek in onze wateren in zijn geheel grondig te onderzoeken. In 1932 ving de subcommissie hare werkzaamheden aan en na een vierjarige proefneming, die door merkwaardige wisselvalligheden gekenmerkt werd, deed zij hare bevindingen, besluiten en voorstellen kennen in een uitvoerig verslag, waarvan reeds in November 1935 aan alle leden der Commissie voor Zeevissch- en Mosselteelt een exemplaar ter hand gesteld werd.

Het is wellicht om reden van bezuiniging dat dit belangwekkend verslag niet in druk werd uitgegeven en verspreid, zooals ook rond hetzelfde tijdstip verzaakt werd aan het drukken van de jaarverslagen over de Zeevisscherij, welke door onze oud-medestichter, Heer De Zuttere, in het leven geroepen en veertien jaar lang rechtgehouden werden. Ofschon reeds een zestal jaren verstreken zijn sedert de subcommissie van den oesterkweek haar verslag beslist de overtuiging uitsprak dat de oesterkweek in onze wateren mogelijk is.

Waarom deze nijverheid desondanks totnogtoe geen grotere uitbreiding genomen heeft, is eene vraag die wij zullen trachten toe te lichten nadat onze lezers kennis zullen genomen hebben van het verslag der subcommissie, waarvan het eerste deel in ons volgend nummer zal worden opgenomen.

## De tewaterlating van de 0.343 « Raphaël-Hubert »

Het 100e Vaartuig gebouwd op de Werf van A. Hillebrandt

Woensdag jl. werd op de werf van A. Hillebrandt het visschersvaartuig 0.343 «Raphaël-Hubert» voor rekening van Henri Ghys te water gelaten.

Dit vaartuig is het honderdste schip dat door A. Hillebrandt gebouwd werd. Deze scheepsbouwer heeft bijgevolg een heelen weg afgelegd, en niet weerscheepswerven kunnen op een dergelijke werkzaamheid terugblikken, voornamelijk als men nagaat in welke moeilijke omstandigheden gewerkt wordt.

De heer A. Hillebrandt is genoegzaam gekend in alle visscherijmiddelen. Gedurende den wereldoorlog was het aan zijn zorg en optreden te danken dat veel vaartuigen in Frankrijk van een volledige ondergang gered werden.

Hij vestigde zich na den wereldoorlog te Oostende, waar hij een groote werkzaamheid aan den dag legde. Van een leger gewaardeerd als scheepsbouwer, stond en staat hij met steeds op de bres om iedereen met raad en daad bij te staan. Thans wordt hij geholpen door zijn beide zoons André en Daniël die de voetstappen van hun vader volgen en reeds in veel omstandigheden blijkt gegeven hebben van veel vakkennis en bedrijvigheid.

Op de werf van A. Hillebrandt liepen zoowel kleine als groote vaartuigen van stapel. Als wij het goed voor hebben is grootste visschersvaartuig dat door hem gebouwd werd 27 m. lang en voorzien van een krachtigen motor van 250 P.K.

De plechtigheid van het te water laten van de 0.343 werd bijgewoond door den reeder, den heer Henri Ghys, HH. Eberhardt, directeur van den Zeevisscherijdienst, Poppe, bestuurssecretaris, Lafère, scheepvaartspecteur, Delattre, ingenieur bij den scheepbouw dienst, enz. Het prachtig schip meet 12 m. kiel, is 440 m. breed en 2.10 m. diep. voorzien van een motor van 50 P.K. Het liep vlot van stapel.

Te dezer gelegenheid wees de Heer Ghys, nadat hij gelukgewenscht werd, op de groote verdiensten van A. Hillebrandt en zijn beide zoons.

Aan den heer H. Ghys wenschen we van harte geluk en veel voorspoed met zijn 0.343 «Raphaël-Hubert».

Zijn drijf in deze moeilijke omstandigheden verdient dit!

## De Premie voor Oorlogsriscio verhoogd

Onlangs werd bij beslissing van den beheerraad der Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisscherij, de te betalen premie voor oorlogsriscio bijna voor alle vaartuigen meer dan verdubbeld. Ook voor de schuldeischers is zulks het geval.

Thans worden we van verschillende zijden lastig gevallen en vraagt men ons de reden hiervan.

Naar ingewonnen inlichtingen, spruit deze verhoging voort uit het groot oorlogsriscio die de manschappen thans bij het in zee steken oplopen.

Ons dunkt dat, alhoewel het levensgevaar voor onze zeevisschers zeer groot is, de toestand voor alle reeders als niet dezelfde kan beschouwd worden.

Inderaad, voor de visschers op de Scheide de visscherij beoefenend, kan het risico niet als hetzelfde aanzien worden.

Wij zijn overtuigd, dat de beheerraad van de Gemeenschappelijke Kas onze zienswijze zal deelen en dat een herziening, vooraleer het te laat is, zal geschieden.

## Voor de Geteisterden

CORLOGSSCHADE AAN EIGENDOMMEN WAARVAN DE TOEGANG DOOR DE BEZETTENDE OVERHEID ONTZEED IS.

Op vele plaatsen van het land, inzonderheid langs de kust en in de nabijheid van luchtbases, bevinden zich zekere geteisterden tengevolge van de bezetting in de onmogelijkheid hun eigendommen te betreden om de daaraan toegebrachte beschadiging door oorlogsfeiten vast te stellen en te ramen, met het oog op het indienen van een aanvraag zooals voorzien bij besluit dd. 15 Maart 1941.

De geteisterden, waarvan sprake, zijn nochtans ertoe gehouden een aanvraag tot vaststelling en raming binnen den wettelijk voorgeschreven termijn in te dienen onder opgave van de redenen die de vaststelling van de beschadiging in den weg staan.

Indien de tusschenkomst van een deskundige vooralsnog niet mogelijk is, volstaat het dat de geteisterden zelf, voor zoover mogelijk, inlichtingen verstrekken nopens de schadeposten, waarvan zij kennis kregen en eventueel, een raming aan hun vaststelling toevoegen.

## De Verzekering der Visschersvaartuigen bij « Hulp in Nood »

### DE VERGADERING TE NIEUWPOORT

Zondag had onder voorzitterschap van den heer Vandenberghe een vergadering plaats te Nieuwpoort, waarop talrijke reeders-visschers tegenwoordig waren, om een uiteenzetting te hooren over den huidige toestand der reeders ten opzichte van het verzekeringswezen en de gevolgen welke er voor velen kunnen voortvloeien.

Spreeker deed uitschijnen hoe in het verleden er onder de visschers te weinig gebrek aan samenwerking bestond onder de kleinen en tusschen groten en kleinen, waardoor buitenstaanders het zeer gemakkelijk hadden om de kleinen om den tuin te leiden.

Dat dit met de groten niet het geval was, sproof voort uit het feit, dat ze een georganiseerd bureau hadden en beter ontwikkeld waren.

Dikwijls werd beproefd die samenwerking te bewerkstelligen, maar de politieke inmenging enerzijds en het gebrek aan stevige leiding anderzijds, waren oorzaak van het falen van goede gedachten en onderlinge verstandhouding.

Thans ook wordt er beproefd onder de reeders die verstandhouding te bewerkstelligen. Of ze zal gelukken, zal afhangen van de belanghebbenden zelf.

Spreeker meent dat het tijd wordt dat eendrachtig samengewerkt wordt en haalt enkele treffende staaltjes aan van de wijze waarop in het verleden de verdeeldheid onder de kleinen bewerkstelligd werd.

Hij juicht de werking van de Nieuwpoortse Visscherijcentrale toe, die tot voorbeeld mag dienen van de andere steden en is overtuigd dat de reeders thans zullen beseffen, dat ze ook op gebied van verzekering hun eigen weg moeten opgaan.

De onderlinge verzekering zal toelaten een eigen spaarpot te vormen, die, als men het verlangen uitdrukt om aan het bedrijf vaarwel te zeggen, zal toelaten zijn gespaarde centen terug op te rapen, wat tot op heden niet mogelijk was.

Hij wijst op het feit, dat het niet voldoende is verzekerd te zijn tegen oorlogsriscio en dat ingevolge de polis van de verzekering tegen oorlogsriscio men

volgende verzekerd moet zijn tegen GEWOON risico, vooraleer bij gebeurlijk ongeval van het oorlogsriscio te kunnen genieten.

Liever dan hun geld wegdragen, om het nooit meer terug te zien, wijst hij op het belang in eigen verzekering te treden en samen te werken tot het behoud van de centen en het opbouwen van een toekomst vol mogelijkheden.

Hij doet een oproep tot allen om het begonnen werk te steunen en tot een groot organisme te helpen opbouwen. Na hem werd het woord gevoerd door Karel Giese, die staaltjes aanhaalt, van wat hij aan de verzekering elk jaar afdroeg en wat er het resultaat van was.

De eenvoudige spreker wijst als reeder op elkeens plicht en verzoekt hen vertrouwen te stellen in den beheerraad, die alleen uit reeders bestaat en thans geleid wordt door den heer Vandenberghe, die tijdens de oorlogsperiode eens te meer bewezen heeft, veel voor de visscherij te hebben gedaan.

Nadat verschillende reeders gegrondde opmerkingen hebben gedaan, waarop uitleg verstrekt werd, was de gansche vergadering het eens om de heeren reeders August Beyen en Arthur Vanden Abele tot lid van den beheerraad van de onderlinge verzekering te zien voorstellen.

Als plaatselijke agent werd de heer Alfons Dumon aangenomen, die als secretaris van de Nieuwpoortse Reederscentrale aan de Nieuwpoortse reeders uitstekende diensten heeft bewezen.

## Algemeene Vergadering der Reeders

TE HEIST  
Zaterdag 8 November, te 18 uur, bij Charles Louis Gezelle, te HEIST.

### TE OOSTENDE

Zondag 9 November, te 10.30 uur, in Hotel «Stella Maris», heeft er een algemeene vergadering plaats voor alle reeders.

Spreeker: PROSPER WAUTERS, der firma Beyers en Wauters te Antwerpen. Alle reeders, verzekerden en niet verzekerden, worden uitgenodigd om deze belangrijke vergadering bij te wonen.

## De Prijzen van Haring en Sprot

In ons vorig nummer wezen we er op hoe de prijzen van sprot en haring nog niet vastgesteld waren, al hadden er hieromtrent reeds besprekingen plaats gehad, waaruit kon blijken dat de prijzen ongeveer op 8 frank per kilo zouden komen te staan.

Deze prijzen zijn, al is elkeen onze mening niet toegedaan, voor seizoenvisch als sprot en haring, redelijk te noemen.

Van reederszijde zou naar het schijnt beweerd worden, dat ze volledig onvoldoende genoemd worden en zou men het zelfs zou verdriven dat zij die voor de haringvisscherij te Gravelines ingeschreven waren, zich zouden terugtrekken onder allerlei voorwendsels.

Wij noemen dergelijke handelwijze verkeerd en houden er aan er op te wijzen, dat niet alleen de prijzen dienen voldoende te schenken, maar zij die zich voor Gravelines ingeschreven hebben, niet moeten denken dat men hen zal smeeken de visscherij aldaar te gaan bedrijven.

Integendeel! Toen het Zeewezen en de Corporatie, na het verslag van den heer Vandenberghe Prosper, de reeders er toe aanzet hebben, daar de visscherij te gaan beoefenen, dan is dit geweest met het uitsluitelijk inzicht opdat zij er hun brood zouden verdienen en anderzijds de aanvoer van dit kostbaar voedsel in grootere mate zou geschieden!

Wat zullen degenen, die steeds alles weten af te breken, maar niets op te bouwen, zeggen als we hier officieel mogen mededeelen, dat sommige Fransche open booten vorig jaar te Gravelines niet minder dan 550.000 fr. besomden in twee en half maanden!

De prijs beliep echter niet meer dan 5.25 fr. tot 5.75 fr. Fransch geld.

En wat zouden diezelfde menschen doen, die nu de reeders opjagen om aan hun gegeven woord tekort te komen, moesten die vaartuigen hier tijdens de winterperiode stilgelegd worden om een einde te stellen aan al die grillen!...

Wij zijn de eersten om het brood van onze visschers te verdedigen, maar zeggen dat 8 fr. per kg. voor sprot en haring niet genoeg is, ware onzin.

Het is voldoende met wat geluk in een week 5.000 kg. sprot binnen te brengen om 40 duizend frank te besommen.

HEDEN ZATERDAG WORDEN DE INSCRIFTIJNGEN AFGESLOTEN

De plaatselijke visscherijdienst van

het Zeewezen, onder leiding van directeur Eberhardt, moet heden Zaterdag aan de Duitse Marineoverheid de lijst overhandigen van de vaartuigen, die de visscherij op de Fransche Noordkust zullen bedrijven.

Slechts 24 vaartuigen zullen er mogen heenvaren.

Zij die zich nog niet lieten inschrijven, hebben dus tijd tot vandaag.

Reeders met een klaren kijk op den toestand en die vooruitziende zijn, zullen het zich geen tweemaal laten vragen.

Of denken sommigen tijdens dit seizoen er te zullen kunnen heengaan?

Dat ze er zich voor wachten, want ze zullen in hun berekening bedrogen uitkomen.

Dit is de raad en de zienswijze van «Het Visscherijblad».

## De Haringvisscherij te Gravelines

We hebben onze lezers in kennis gesteld van de toelating welke bekomen werd om deze visscherij aldaar te gaan beoefenen.

Tot op heden schijnen er geen maatregelen getroffen om de zaak ter plaats te organiseren.

We meenen dat, wil men geen tijd verliezen en voor geen onverwachte moeilijkheden komen te staan, het thans het oogenblik is om de organisatie ter plaats van nu af door te voeren en er dus iemand heen te sturen.

## De Visch- en Mosselbedeeling te Kortrijk

Ook hier is het bestuur der Vereenigde Vischhandelaars, onder voorzitterschap van den gekenden vischhandelaar Victor Declercq, bijgeekomen om grondig de zaak der visch-, garnaal- en mosselbedeeling te bespreken en te vermijden dat immer dezelfde van dit voorrecht zouden genieten.

Na voorlegging van de kwestie aan den directeur der rantsoeneering en het gemeentebestuur, baat het geen twijfel meer of ook hier zal de mossel- en vischkaart in voege treden.

De heer Declercq en zijn bestuur heeft hier goed werk verricht.

## Reizen is plezant !

## Naar Parijs!

Veel tegenslag en slecht weder

Reizen is plezant, maar dan moet alles op welletjes loopen.

Of dat in de huidige omstandigheden altijd mogelijk is, hebben zij die sinds meer dan een jaar onvermoeibaar voortwerken om het eene visschersvaartuig na het andere terug naar huis te brengen, best op de laatste reis naar Frankrijk ondervonden.

't Is in een helsch weder dat een paar weken geleden de karavaan startte van Oostende, waar een laatste nazicht plaats had van manschappen, materiaal en alle noodige toebehooren.

Louis Haerincx, van Zeebrugge, is mee om te trachten zijn vaartuig Z.7 te Cherbourg weg te halen.

Jan Gheselle, Maurice Vandierendonck Marcel Thys en Cesar Devoght, alsook Prosper Everaert, zijn de mannen die met blij gemoed de reis hebben aangevangen om binnen drie weken, aldus hun overtuiging, in de heimat terug te zijn.

Ook Albert Huys, van de 0.93, is mee om te Dieppe zijn motor af te halen.

Twee mecaniciens van het huis Valcke, namelijk Roger Demey en Fontaine Albert, zullen het gezelschap volledigen en mogen aanzien worden als de onmisbare elementen in dit reeds groot gezelschap.

De heer Vandenberghe en Pockel staan voor een zware taak want benevens de Z.49, moeten de Z.7 te Cherbourg en de Z.50 te Le Havre, meegbracht worden.

Aan de Z.49 is er zeker voor veertien dagen hard werk, terwijl Louis Haerincx als alles goed gaat, er voor zes weken heeft.

Men beelde zich niet in dat het bekomen van materiaal in de huidige omstandigheden een kleinigheid is, te meer dat men in een land komt, waar de toestand en de geest van het arbeidende volk, volledig verrot is.

Werken doet men er niet graag en de «bistro's», waar men nog drie maal op een week alcohol mag schenken, hebben meer tijd dan na de werkuren.

Hierover zouden we nog veel meer kunnen vertellen, maar 't is best dat we ons aan de aangenaamheden en ook de ongemakken van de reis houden om niet meer onaangename dingen te moeten vertellen.

Het is 9 uur als we Oostende verlaten met mazout en benzine genoeg om schepen en auto's terug de thuishaven te zien aandoen, want ook daaraan dient gedacht.

Onderweg maken de mannen het zich gemakkelijk in de kamion van Ostend Stores, die door Jerome Geldhof, een bekwaam chauffeur, geleid wordt.

We passeeren de grens, waar alle papieren en zaken een nauwkeurig onderzoek ondergaan, en trekken op Duinkerke-Burgues in de richting van St. Omer naar Hesdin, Abbeville.

't Is ondertusschen middag geworden. De bruine boterhammen komen voor den dag; de eene heeft daarbij een stukje hesp, een ander wat vleesch, maar er zijn er ook die zich met fruit of wat conserven moeten tevreden stellen.

Jerome stopt niet en na wat... eten gegeven te hebben aan de benzinebak, gaat de reis voort, berg op berg af.

Reeds dertig maal hebben we dien weg afgelegd.

De eerste maal in een ontzaglijk karavaan, sedertdien bijna gansch alleen, want auto's ziet men er niet meer.

Kerkhoven van auto's wel, maar ze zijn al even gehavend als de Fransche tanks, welke hier en daar nog verlaten langs den weg te bezien zijn, herinnerend aan hun vroeger moorddadig werk en nutteloozen weerstand.

't Is 4 uur 30 als de karavaan Dieppe bereikt.

We zoeken er onmiddellijk de 0.2. De gebroeders Dasseville zijn er naastig aan 't werk, maar 't vlot niet. De Fransche timmerlieden, welke met de herstelling van het vaartuig gelast zijn, werken te... vlug om er spoedig mee gedaan te krijgen.

Ze zitten meer over de deur, in het café.

Als het zoo is, dan zullen we er korte metten mee maken.

De jongens beslissen heden avond te Dieppe te blijven, om morgen vroeg naar Le Havre te vertrekken.

De heeren Vandenberghe en Pockel brengen ze onder in het Hotel du Grand Cerf, het groot kwartier van onze rapatrieringsdienst.

Er wordt eerst gezorgd voor voedingszeggeltjes ten stadhuize en daarna voor aardappelen, want in het hotel heeft men er geen en de Belgen eten deze te graag.

Ondertusschen wordt de werf opgezocht, die gelast is met het repareren van de 0.2 en daar dit de tweede maal is, dat er moet geklaagd worden over de tra



## Visch gesmokkeld naar België

Voor den Economischen rechter te Haarlem hebben twee vischhandelaars terecht gestaan, die zich hadden schuldig gemaakt aan het smokkelen van een groote partij visch naar België en die bovendien de deviezenbepalingen hadden overtreden. Het waren de 47-jarige E. Prins uit IJmuiden en de 54-jarige Nederlander A. Hoogendijk uit Merxem in België, die in Mei van dit jaar in Den Haag een bespreking hadden gevoerd met den 41-jarigen schipper J. C. Sinke uit Yerseke, over de mogelijkheid visch naar België te smokkelen.

De schipper uit Yerseke wist er mee naar Vilvoorde bij Brussel te komen, waar de partij werd afgeleverd. De schipper ontving f 12.000.— waarmee hij naar Nederland terugkeerde, waar hij het geld aan P. overhandigde. Als beëindiging kreeg hij f 5000.—.

De voorspoedige afloop van deze zaak bracht de beide vischhandelaars er toe, nogmaals een poging te wagen, doch deze mislukte, aangezien de politie inmiddels belangstelling gekregen had voor deze vischtransporten en de beide vischhandelaars in Middelburg wist te arresteren. Daarbij kwam ook aan het licht, dat zij de deviezen-bepalingen hadden overtreden, door een dergelijk groot bedrag over de Belgisch-Nederlandsche grens te brengen.

Daar de strafbare handelingen gedeeltelijk in het arrondissement Haarlem gepleegd waren, werden de beide mannen in het huis van bewaring opgesloten waar zij inmiddels zeventien weken voorarrest hebben ondergaan.

Bij hun verhoor door den Economischen rechter, Mr. Bijleveld, legden zij een volledige bekentenis af, nadat de schipper uit Yerseke als getuige was gehoord.

De officier van justitie, M. Besier, die voordien ambtenaar van het O. M. in Middelburg is geweest, liet in zijn requisitoir merken dat hij goed op de hoogte was met de praktijken der vischsmokkelaars in Zeeuwsch-Vlaanderen. Hij eischte voor het smokkelen van de visch een geldboete van f 5000.— en voor de overtreding der deviezenbepalingen achtien weken hechtenis tegen beide verdachten.

De verdiegers, mrs. F. W. en P. C. Adriaanse uit Middelburg, voegen op juridische gronden vrijspraak, s. b. een straf, gelijk aan het voorarrest. De Economische rechter veroordeelde beide verdachten voor het eerste feit tot f 5000.— boete subs. vijf maanden hechtenis en voor het tweede feit tot vier maanden hechtenis met aftrek van voorarrest.

## Schept diep voor Winterhulp

DE SCHEPMAND

«Vischers vergeet niet uw schep voor Winterhulp». In klare witte letters, in deugdelijk Vlaams, staat het op het zwarte bord boven Winterhulp's bennen in 't voorportaal van de vischmijn. Iedereen die er voorbijgaat, moet het zien. Men zou het dan ook zeer natuurlijk vinden dat iedereen die met visch of garnalen binnenkomt, dien gulden raad opvolgt. Doch ongelukkig is dit heelemaal niet zoo. Sta maar eens een kwartiertje bij de scheppanden en ge zult het ervaren.

Er komen visschers voorbij met zeer goede, goede en minder goede vangsten, doch de meesten zien nog niet eens naar de mand om. Ze zien hem eenvoudig niet staan. Er zijn natuurlijk uitzonderingen, visschers die zelfs van een kleine vangst nog een ruimen schep kunnen geven voor de armen en noodlijdenden van de stad. Doch er zijn er nog te veel die met een goede vangst komen en geen schep over hebben voor hun noodlijdende medemenschen. Waar is dan de zoo geroemde goedertigheid der Oostendse visschers heen?

MEN IS BAAS OF MEN IS HET NIET

Een zeer vaak voorkomend uitvluchtje om de mand niet te moeten helpen aanvullen, willen we hier wel eens even aanpakken en terecht zetten, neen niet terechtzetten, maar het redmiddel opgeven.

«Ik wil wel, Mijnheer, maar ik ben geen baas» hoort men vaak als antwoord op de uitnodiging van de heeren van Winterhulp om de mand niet te vergeten, doch ruim met een schep te bedenken. Het antwoord kan waar zijn, want de visschers kunnen voor een grooten baas varen. Doch in dit geval mogen we vragen aan dien grooten baas dat hij zijn visschers eens toelating geve om een goelen schep in Winterhulp's bennen te gielen. En zouden ze niet het goede voorbeeld willen geven aan de anderen. Want het is droevig te moeten bevinden dat de meeste schepen niet komen van de groote booten, doch wel van de kleine scheepjes, en nochtans is niemand uitgesloten, integendeel, van allen verwacht Winterhulp de schep voor de armen en noodlijdenden.

Alle, visschers, geeft ruim uw schep. En zij reeders of patroons, zegt aan uw mannen dat ze Winterhulp niet vergeten en ge stelt er prijs op dat ze dit bevel van u nakomen, een schep te goelen in Winterhulp's bennen.

SCHEPPEN EN NOG EENS SCHEPPEN

Er zullen er zijn die beweerden dat we zegamenen zijn over die schepen voor Winterhulp. Wel, als we zegamenen zijn, dan zijn we het graag, omdat we zeer goed het groote nut en de dringen de noodzakelijkheid aanvoelen van den schep der visschers. Immers de Winterhulp voor taak heeft de noodlijdenden te helpen, is het haar taak die vischen garnalen zoo goedkoop mogelijk aan den man te brengen. Daarom dient de schep. Het zijn die vrij en kosteloos geschonken garnalen en visch die moeten toelaten de voor Winterhulp door edelmoedige visschers elken dag aangebrachte visch en garnalen zoo goedkoop mogelijk in prijs te kunnen geven en tot nog toe kon die prijs, wegens te weinig schepen vanwege de visschers, nog niet laag genoeg gesteld.

Daarom vragen we nog eens met aandrang aan de visschers van alle boots en schips geen schep te vergeten voor Winterhulp. Een groote schep garnalen: toch zo'n kleine gift, verdeeld over de drie of vier koppen van de bemanning. En het is bijna het enige etensmiddel waarin het mogelijk is anderen bij te staan, daar het niet gerantsoeneerd is.

INGEZONDEN (Charleroi)

## De Rechte Lijn!

Na den oorlog zal er dit... na den oorlog zal er dat... en als vischkleinhandelaars naar al het dreigen en gezeever van enkele gulzige en er al te warm inzittende lekerbekken moesten luisteren, dan staat er hun niets anders meer te doen dan hun oosietje gereed te maken om... na den oorlog... te verhuizen!

Inderaad, met de nederige huisvrouwen die in vertrouwen geuidig hunne peurt afwachten, loopt alles altoos best van stapel, doch neiaas, op eenige uitzonderingen na, kan er netzelre niet gezegd worden van sommige nerveuze maammekens en fijne Heertjes, die zonder te weten waarom mordicus prentendeerent recht op voorrang te hebben... en de vischhandelaar onder den indruk van een gesminkt smoeftje of een respectabeel baard is meermalen het slacontoir van zijn eigen zwakheid of onbeelding.

Dat de mannen van 't vak nu eens voor goed willen verstaan, dat de moeijakenen die zij ontmoeten tijdens het verzeven van visch of mosselen, meestal voortspuiten uit het feit dat ze peuzen willen doen aan vriendjes en kennissen of aan zoogezegde voornamen klanten (die voortheen alle zes maanden eens een half pond zaam of een dozijn vesters namen).

Met al die kabakens en emmers op voorraad te aanvaarden of met al die «rezer» achter den toog, trekken zij nu niets anders dan veel last op den nek, en 't is dan ook niet te verwonderen dat als dit speletje wat al te ver gaat, de ontevredenheid der geschnuurde verbruikers weerkijnt tot in de burelen van de Wetstraat... en... dan... is de kermis uit!!!

De tijden zijn duur voor alleman, en iedereen heeft recht op het bestaan! De verdeling per huisgezin onder eenzelfde dak) op vertoon en na pointeren der rantsoneeringskaarten is nog de beste, want de vischkaarten (zonder daarom dit systeem af te keuren) geeft ook gelegenheid tot misbruik. Iedereen eet geen visch of mosselen, en er zijn er dus ook altoos die van de delicate maag van anderen profiteeren.

Daar waar de gemeenten in wijken verdeeld zijn kan er met een weinig overleg, voldoende geschonken worden. Het zal daarom volstaan bij den eenen of anderen gediensgen verbruiker die met het telefoonnet verbonden is, een plakkaat uit te stallen zodra de mosselen of de visch voorhanden zijn, en... tien minuten later... weet men het overal... Er is niets vlugger dan de tong der menschen en daar er van binnen iets groit, zullen de beenen het niet opgeven. Aldus komt iedereen aan de beurt en de tevredenheid zal algemeen zijn. Bestellingen op voorhand? Bij een apotheker is dat aan te nemen, die moet den tijd hebben om zijn pillen te draaien, doch bij een vischmerchand is DE RECHTE LIJN de beste. Geen voordeelen, geen bevoorrechte en... geen kabakens en dan loopt alles op een zijden draadje. Eens de visch of de mosselen weg, wacht zij uw handen, ge geeft een draal aan den knop van de post en den eersten den besten foxtrok zal u rap doen vergeten, dat ge uw boeltje moest gereed maken om... na den oorlog... te verhuizen.

De rechte lijn in alles en voor alles, dat is de overwinning. Estar.

## Mosselprijs en winstmarge

Deze voor onze vischverkoopers zeer belangrijke kwestie wordt nog immer druk besproken.

De kleinhandelaars beweren dat de winstmarge van 35 % welke hen toegestaan werd niet toereikend is en om zulks te staven halen zij twee feiten aan: de prijs vóór den oorlog en het groot gewichtsverlies dat de mosselen inboeten tijdens hun reis van de zee tot den winkel.

Vóór de oorlogsgebeurtenissen verschoot de vischverkooper zijn mosselen ongeveer tegen het dubbele van hun inkooprij, dat wil zeggen dat op grond van den huidige kostprijs (1.85 fr.), hij de waar tegen 3.50 fr. het kilogram zou verkocht hebben. De detaillisten zijn de meening toegedaan dat deze winstmarge van 100 t.h. niet overdreven is, rekening houdend met het geweldige gewichtsverlies (waterverlies) tijdens de behandeling (inzakken, scheepslossing, vervoer, lossing bij de vischverkoopers, wege, enz.). Dienvolgens wordt door de kleinverkoopers volgende wijze van berekening van den verkoopprijs der mosselen voorgeslagen:

Een zak mosselen, gewogen aan de haven: 50 kgr. De verpakking, gewogen na uitstorting bij den vischverkooper, weegt ongeveer 2.5 kgr. d.w.z. 5 % van het oorspronkelijk gewicht.

Gebeurt nu het vervoer onmiddellijk zonder eenig tijdsverlies, dan kan het verlies aan water op zijn minst op 5 kg., dat is 10 % geraamd worden.

Bij den verkoop in 't klein stijgt dit gewichtsverlies tot 20 %. Wat nu de algemeene kosten betreft, worden zij op 20 a 30 % gerekend. Der kleinhandelaar voegstaan op deze waar, welke gestort geleverd wordt. Men moet bijgevoeg den kostprijs (1.85 fr.) met 80 % verhoogen.

Deze prijs is zooals men ziet tamelijk hooger dan den vastgestelden, namelijk prijs van 2.50 fr., welke een belachelijke winst laat.

Volgend staaltje geeft hiervan een afdoend bewijs: Mosselenverkoop in een Brusselsche zaak. Facture van aankoop, opgemaakt door de hoofdgroepering Visch en Vischerij-producten, voor 10 zakken: 923 fr.

Vaste verkoopprijs: 2.50 fr. het kgr.

Theorieke ontvangsten fr. 2.50 x 500 = 1.250 fr.

Werkelijke ontvangsten: fr. 1.077.50.

Deze fr. 1.077.50, zijnde de opbrengst van den verkoop van 431 kgr. mosselen, bewijzen ten klaarste dat de zakken welke bij de scheepslossing nog 50 kgr. wogen, er nog slechts 43 kgr. wagen bij den verkoop in detail en nog amper een winst van 0.30 fr. per kgr. opbrengen.

Ook moet er volstrekt rekening gehouden worden met de zeer weinige gelegenheden van verkoop voor deze waar. In gewone tijden, wanneer dag in dag uit massa-verkoop plaats hebbend, zou een winst op deze basis berekend ongeveer toereikend zijn. Nu echter is een winst van 150 fr. per week of om de veertien dagen allesbehalve verleidelijk.

Het besluit, aldus onze vischverkoopers, ligt voor de hand: de winstmarge van 35 % op den verkoop van mosselen zou minstens op 50 % moeten gebracht worden. Dan zou de kleinverkooper er zijn baat bij vinden, wijl ook de minst-beogeden uit de bevolking nog gelegenheid zou gelaten worden zich het fijne kostje aan te schaffen.

**BANK VAN BRUSSEL**  
— NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP —  
**BIJHUIS OOSTENDE: 3, WAPENPLAATS**  
Agentschap Petit Paris, 76b, Torhoutse Steenweg  
Bewaring van Effecten — Verhuring van Brandkasten —  
Bewaring van kostbare waarden, onder omslag, in pakketten of verzegelde kisten.

## Interessante Scheepvaartnieuwsjes

Moeilijkheden in Scheepvaart tusschen Nederl.-Indië en U.S.A.

Het departement van Economische zaken der regering van Insulindie heeft een scherpere controle op de vrachtdiensten met bestemming naar de Vereenigde Staten voorgeschreven. In de jongste weken zijn bepaaldelijk op deze route de moeilijkheden aanzienlijk toegenomen.

Zweedsche Scheepswerven zeer bedrijvig

Op dit oogenblik staan in Zweden veel schepen op stapel. Zoo werkt men bij de Gota-Werke momenteel aan 33 vaartuigen, meestal eenheden van zes zekeren omvang. Door oorlogshandelingen heeft de Zweedsche handelsvloot 270.000 BRT. verloren, waarvan echter reeds 140.000 BRT. aangevuld werd. Op dit oogenblik hebben de Zweedsche werven orders in nota voor het bouwen van niet minder dan 325.000 BRT. handelschepen van allerlei typen. Men voorziet dat deze vaartuigen in iets meer dan twee jaren kunnen afgeleverd worden.

Hoogere Verzekeringspremies in Amerikaansche Scheepvaart

De Amerikaansche scheepvaart-assurantie hebben deze dagen besloten tot verhooging der molestpremies voor alle U.S.A.-schepen in de vaart op het Verre Oosten. Bovendien maakten zij bekend, dat de verzekeringspremie voor alle onder Amerikaansche vlag varende schepen op de route tusschen de U.S.A. en Groenland van 3/8 % op 1/2 % der waarde van de lading verhoogd wordt.

Zweden neemt Noorsche schepen in beslag

Het Zweedsche gerecht heeft de zaak van de voorloopige inbeslagname van de 10 Noorsche schepen die sedert 9 April 1940 in Zweedsche havens liggen in tweeën aanleg gebracht.

Uitbreiding der Spaansche handelsvloot

Twee handelsschepen, welke op de werf van Tifon & Mareiro gebouwd werden, liepen dezer dagen van stapel; binnenkort volgen nog vier andere schepen. De Construcion Naval de Estao zal eeneheden van twee vaartuigen van 4.500 BRT. ter hand nemen. Deze scheepsbouwplannen berusten op een politiek van uitbreiding der Spaansche handelsvloot met steun van den Staat.

**IJZERWAREN - QUINCAILLERIE**  
**Jack DELANGHE**  
Nieuwpoortsche Steenweg, 34  
ALLE HUISHOUDARTIKELS — EN ALAAM —  
H. R. 3673 • Tel. 72.072 (27)

**PALACE**  
DEZE WEEK  
**DE VOS VAN GLENARVON**  
VERWARMDE ZAAL  


**VISSCHERIJ**  
wetenswaardigheden  


Goede export-situatie voor Noorsche gedroogde visch

De unie der exporteurs van gedroogde visch in Noorwegen hield dezer dagen te Bergen hare algemeene vergadering. Het voornaamste punt op de dagorde van de eerste bijeenkomst vormde het verslag over den export in het afgelopen jaar. Hieruit blijkt, dat de unie 4 verkoopscontracten met Duitschland sloot en 6.000 ton gedroogde visch naar het Rijk verzonden heeft; hiervan ging nog een gedeelte naar Italië. Ook voor de nieuwe uitvoercampagne werden ge-lijkwaardige accoorden gesloten, zoowel met Duitschland als met Italië. Op de binnenlandse markten werd bijna zooveel gedroogde visch afgezet als in het buitenland.

Portugal verwerkt tropische vangst tot stok- en klipvisch

Portugal kan in zijn behoeften aan stok- en klipvisch slechts tot 45 t.h. door eigen vangst voorzien. Derhalve worden pogingen in het werk gesteld om visch uit tropische en subtropische wateren tot stokvisch te verwerken. Waar reeds eerder kon gemeld worden, dat desbetreffende proefnemingen in de Portugeesche kolonie Angola (Afrika) sukses opleverd hadden, komt thans een ge-lijkwaardig bericht van de Azoren. Stok- en klipvisch behoort tot de voornaamste voedingsmiddelen van de Portugaalse bevolking, welke van voornooede visch 50 a 60.000 ton per jaar consumeert.

De Haringvischerij in Holland

In de vorige week was de haringdrijf-netvischerij zeer wisselvallig tengevolge van het slechte weder.

Hooge prijzen werden genoteerd. De reisuider der schepen is heel kort, na ieder schot keeren ze huiswaarts om de haring te lossen.

Van Vlaardingen nemen thans ook enkele schepen aan deze vischerij deel. In totaal zullen van Vlaardingen waar-schijnlijk zes schepen ter haring uitva-ren.

Gelijk bekend mag worden veronder-steld concentreert ook deze vissscherij zich als gevolg van de zeer bijzondere omstandigheden geheel op IJmuiden.

Mosselverzendng

De bedrijvigheid langs de Zeeuwsche stroomen is thans heel groot. Verloren werd worden van Yerseke vele tonnen verkonden en ter verwerking aangevoerd.

Verleden week werden van Brunnisse verzonden, naar Holland door aldaar wonende handelaars ongeveer 1000 tonnen mosselen, naar België gingen 150 tonnen, terwijl via de lospiatsen te Yerseke, Tholen, Belhoek en Philippine ter verdere doorzending naar Holland, Duitschland en België ongeveer 8500 tonnen mosselen werden verzonden. Prijzen A en B extra f 3.05, B te soort f 2.85 en B 2e soort f 2.60 per ton.

De eerste sprot in Holland

Begin vorige week werd te Harlingen (Holland) de eerste sprot aangevoerd, waarvoor 61.60 gulden tot 63.10 gulden per 50 kg. betaald werd.

Aarzelt niet langer om

UW KANS TE WAGEN.

HET BESTE MIDDEL

om fortuin te maken blijft de

**Loterij Winterhulp**

Iedere schijf brengt

geluk in honderden huiskringen.

EEN MILLIOEN voor 50 fr.

200.000 fr. voor 10 frank

Groote Kreeft- en Schollenvangst in Denemarken

Tengevolge de uitbreiding van de vischerijwateren aan de westkust van Jut-land kon de kreeftvangst, welke gevoelig achteruitgegaan was, in grooten omvang hervat worden. De besomming der jongste weken en die der binnenkomende kotters worden buitengewoon bevredigend genoemd. Naar voorts nog gemeld wordt, was ook de schollenvangst in den jongsten tijd zeer aanzienlijk. Een der nieuwe groote kotters, die onlangs in de vaart gebracht werd, heeft na een vangst van vier dagen voor 20.000 kronen visch op de markt gebracht.

Activeering der Portugeesche vischvangst

Ter veiligstelling der bevoorrading van Portugal met stok- en klipvisch zullen volgend jaar niet minder dan 50 vischerschepen van diverse tonnage in de vaart gebracht worden. Gedroogde visch vormt een der hoofdbestanddelen der voeding in Portugal, vooral bij de min-vermogene volksklassen. Sedert het uitbreken van den oorlog deed zich een toenemend tekort aan gedroogde visch gevoelen, waarin de visschers niet konden verhelpen, gezien uitgestrekte vischgronden in mijnen velden herschepten werden.

Vleesch en visch uit Noord-Afrika voor Frankrijk

Eerlang zullen groote aantoeven van vleesch en visch uit Noord-Afrika arriveeren. 50.000 stuks rundvee zullen in den vorm van gedroogd vleesch in Frankrijk geïmporteerd worden alsmede groote hoeveelheden versche visch, welke de New-Foundland-vangst moet vervan-gen.

**Transportvoerders**  
Volgens ministerieel besluit moeten er 1000 VRACHTWAGENS PER MAAND met gasgeneratoren uitgerust worden. AARZEL NIET EN VERSCHAF U EEN  
**GOHIN - Poulenc**  
(Kolen geleverd per contract)  
HET IS DE EENIGE MANIER OM TE BLIJVEN RIJDEN.  
ALGEMEENE VERDEELER :  
**Garage Maritime - Em. De Clercq**  
15A, de Smet de Nayerlaan OOSTENDE (384)

## Onze Echo's

Algemeene Propagandadag voor Winterhulp.

Op Zondag 9 November zal er te Oostende een algemeene propagandadag gehouden worden.

Te 11 uur voormiddag studievergadering op het stadhuis.

Voordracht door Dr. Van den Bulcke (Oostende) over de voedingswaarde der levensmiddelen.

Voordracht door Mej. Smet (Brugge) over Sociale Hulp.

Algemeen verslag over de werkzaamheden van Winterhulp door Dr. G. Le-fèvre, Algemeen Secretaris. Besprekin-gen.

Te 15 uur in den koninklijken schouw-burg, algemeene vergadering. Welkom-rede door den Voorzitter. Redevoeringen door de HH. Theo Bogaerts, Alg. Propa-gandaleider van Winterhulp; Bulckaert, Gouverneur, Voorzitter van het Provin-ciaal Comité; Prof. Ing. Heymans, Alg. Voorzitter van Winterhulp.

De voordrachten zullen afgewisseld worden door muziek en volksdansen (V. I.V.O.). Tijdens de pauze zal een omhal-ling gedaan worden ten bate van Win-terhulp.

Toegang vrij voor iedereen.

**Wanneer U op reis gaat**  
**neem 2 Rheila mee**  
In alle apotheken en drogerijen: 6 en 10 frank

Apotheekdienst te Oostende.

Zondag 9 November, zal de apotheek Willaert, Nieuwpoortsteenweg 74, gansch den dag open zijn.

Laat ons grondstoffen vervaar-digen door oud papier terug te winnen.

De vischleuhandel.

Naar een plaatselijk blad weet mede te deelen, werd de leuhandel in visch reeds sedert gerulmen tijd afgeschaft. Nu zou ook de leuhandel in garnaal aan de beurt komen. Het blad voegt er aan toe dat dit slechts een kwestie van dagen zou zijn.

IK KOOP

**Oude Korken**

HENRI VROOME, 20, ROGIERLAAN, OOSTENDE. (497)

Vrijgesproken.

David Simonne en Van Slembroeck Rachel, beiden beticht van vruchtadrij-ving gepleegd te hebben, moesten voor de Boetstafelijke Rechtbank te Brugge verschijnen.

Zij werden er verdedigd door advocaat Edmond Everaerts.

Beiden werden tenslotte vrijgespro-ken, daar slechts klaps van vuiltingen oorzaak waren van deze betichting.

Kwade tongen zijn zeer gevaarlijk.

NIEUWE RADIO'S VOOR 1942.

Groote keus in magazijn bij Radio DE MEESTER, 122, A. Pieterslaan (PETIT PARIS) Oostende. Ook groote keus onder-deelen en radio-lampen. Plaatsing langs heel de kust en op den buiten. (517)

Het land heeft arbeid noodig, geeft arbeid door oud papier te geven.

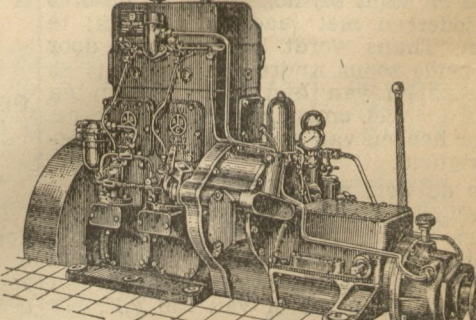
Duitschland's eeuwige stroom.

Op het oogenblik wordt te Keulen een tentoonstelling gehouden onder den titel van «De Rijn — Duitschland's eeuwige stroom».

Deze tentoonstelling, die boeken en documenten omvat over den Rijn, kent een geweldige succes. Zij is minder een letterkundige dan wel een politieke ten-toonstelling en ze breegt in haar geheel de bezoekers een klaar begrip van de sedert eeuwen aan den Rijn werkende geschiedkundige krachten.

Alle sprekers werden voorgesteld en bedankt door Z. E. H. Lambregt, Algemeen Kunstleider voor de Kust.

Een goede namiddag waarin ander-maal onze kunstenaars aangespoord wer-den meer de zee en de visschers tot onderwerp hunner kunstuitingen te gebrui-ken.

**A. B. C.**  
**Diesel-Motoren**  
  
**Anglo - Belgian Cy**  
Nijverheidskaai, 39, GENT © Tel. 53265-53277  
Voor alle inlichtingen zich wenden tot den heer BOYDENS, Velodroomstraat, 4, OOSTENDE



# Notariële en andere Aankondigingen

Studie van den Notaris  
**Jean DE WYNTER**  
Kerkstraat, 43, te Oostende.

Op DONDERDAG 20 NOVEMBER 1941 te 15 uur, in het lokaal «Prins Boudevin», St. Sebastiaanstraat, 22, te Oostende:

**INSTEL met ½ % premie van**  
**STAD OOSTENDE**

**BEST GELEGEN**  
**Opbrengsthuis**

Foek Koningslaan en Thouroutsche Steenweg 90 (Petit Paris) genaamd «CAFE UNIE»

bevattende benevens de Café, 3 Appartemen, 3 mansarden en zolder. Oppervlakte 84 m<sup>2</sup>. Centrale verwarming. Gebruikt met pacht. Bezook: Maandag en Donderdag van 14 tot 16 u. Voor nadere inlichtingen, zie plakbrieven of zich bevragen ter studie. (526)

**Agence Ch. Seys**  
Rogierlaan, 21 Oostende

**TE KOOP:**  
Schoon handelshuis, Alf. Pieterslaan. Schoon handelshuis, Langestraat. Schoon handelshuis, bij Leopold 1 pl. Hotel-Pensioen bij Zeedijk. Alle confort. Met oorlogsschade. Prachtig landgoed bij Brugge, 2 Ha. 6000 m<sup>2</sup>. Vrijrijke vijver enz. Prijs: 600.000 frs. Burgerhuis, bij Catharinaplaats. Kleine Villa, Opex, 9000 fr. Schoon Heerenhuis, center van stad. Schoone rapportvillas, Zeedijk bij Pal. hotel. Alle confort. 300.000 fr. Prachtige Villa, Zeedijk, Oostende. Hotel-Pensioen, bij Zeedijk, 35 kamers. Gemeubeld Hotel, Zeedijk, Middelkerke, 43 kamers. Alle confort. 2 schoone villas, Mariakerke, 164 m<sup>2</sup>. Burgerhuis, Westende, langs groote baan Bouwgronden te Breedene, vanaf 18 fr.; Opex vanaf 80 fr. de m<sup>2</sup>; bij Zeedijk te Mariakerke 225 fr. de m<sup>2</sup>; Tarwestraat, enz.

**TE HUUR:**  
Huizen: St. Sebastiaanstraat, St. Peterburgstraat, Peter Benoitstraat.

**DRINGEND TE KOOP GEVRAAGD:**  
Handelshuizen, burgershuizen, enz., groot en klein, in en buiten stad. (519)

## Het Visscherijbedrijf van IJmuiden

Van de hand van Jhr. J. C. Mollerus verscheen in het nummer van 27 September 11 van «De Zakenwereld», weekblad voor Handel, Nijverheid en Scheepvaart het navolgende artikel:

Wanneer men zich een denkbeeld wil vormen van de positie in het huidige IJmuiden — en men denkt dan natuurlijk aan het visscherijbedrijf in zijn breedsten omvang, omdat IJmuiden daarmede is samengegroeid — dan kan men niet volstaan met een of meer besprekingen met vooraanstaande personen uit dit bedrijf, die alleen het heden hebben medegemaakt. Men moet zich ook wenden tot «oude rotten» uit een betrekkelijk lang vervlogen periode en men zal de historie uit de archieven moeten bestuderen.

Gaat men zich een dergelijke opdracht evenwel nader realiseren, dan zal men aanstonds ontdekken, dat met dit alles een boekwerk van flink formaat gevuld zou worden!

Voor de lezers van dit blad zullen wij dus alleen het belangrijkste vermelden ook uit een vroegere periode, teneinde het heden zooveel te beter te kunnen begripen.

IJmuiden is feitelijk eerst van belang geworden na de opening van het Noordzeekanaal (1876), toen de visschers in de haven een veilige schuilplaats vonden en het vervoer verbeterd werd door de totstandkoming van de spoorlijn IJmuiden-Velsen.

Marktten een gedeelte der Noordzeevisschers langen tijd te Nieuwediep, alangs tot IJmuiden hen. Niet alleen, omdat het karakter van Nieuwediep de visch wel eens op den achtergrond deed dringen en dat het «puntje» van Noordholland bij slecht weer moeilijk te benaderen is. Vooral de gunstige ligging van IJmuiden ten opzichte der vischgronden en het Duitse achterland waren factoren, welke IJmuiden ten slotte gedurende vele jaren deden zijn: de grootste aanvoerhaven van verse visch op het vasteland van Europa.

De ontwikkeling van het IJmuidense visscherijbedrijf voltrok zich snel, wat onder meer bleek uit de steeds stijgende aanvoeren.

Het oude stelsel der afslagers, die niet alleen voor den visch-verkoop zorgden, maar ook als creditgevers optraden, maakte plaats voor een modern afslag.

Nieuwe mogelijkheden werden onderzocht. De verse visch bleef niet het eenige IJmuidense product, de Noordzee was te klein. Men trok verder en IJmuiden werd tevens een centrum voor zoute visch.

Een dergelijk, zich voortdurend uitbreidend bedrijf vraagt vernieuwing op ieder gebied en een zich aanpassen bij gewijzigde omstandigheden. In dat licht moet men de totstandkoming beschouwen van den op 1 Juli 1899 geopenden Rijksvisschvislag en het feit, dat het Rijk van dat oogenblik af als vischverkoop optrad.

Zoo nam het Staatsvisschershavenbedrijf in het IJmuidense leven een belangrijke plaats in. De besommingen werden van rijksweg uitbetaald.

## ZOEKLICHTJES

**TRIPORTEUR TE KOOPEN.** Zich wenden: Torhoutsteenweg, 243, Oostende. (527)

**TE KOOP** 3 verschillende loten bouwgrond gelegen: 1 lot van 88 v. m. in de Tarwestraat; 1 lot van 100 v. m. in de Honoré Borgersstraat; 1 lot van 240 v. m. in de Leffingestraat.

Voor inlichtingen te begeven:  
**18, KONINGINNELAAN, Oostende** (448)

**INKOOP** goud, zilver en brillanten aan hoogste prijzen. Schatting kosteloos. Max. Alfons Pieterslaan, 13, Oostende. (524)

**TE KOOP:** Conservateur Kelvi motor, 2 potten. Zich wenden bureel blad. (515)

**MEN VERLANGT** te koop in occasie: installatie voor centrale verwarming in perfecten staat. Tiental radiatoren. Aanbiedingen Jos. Qualy, 7, H. Conscienceaan, Breedene-aan-zee. (521)

**GEVRAAGD** een oud ZEIL te koop, nog kunnende dienen als beschutting. Zich wenden bureel van 't blad onder nummer 506.

**WENSCH TE KOOPEN** per okkase: een pupier (schrijftafel). Aanbiedingen bureel blad onder nr. 356. (356)

**GOEDE DACTYLO** vraagt plaats. Voorwaarden opgeven aan het bureel van het blad onder nummer (352)

**TE KOOP:** Schoon dik spiegelglas, grootte 150 cm. lang en 47 cm. breed. Zich wenden bureel van 't blad. (288)

**GELDDAATSING**, uitstekende waarborgen, hoge interesten. Schrijven bureel van het blad. (256)

**HERBERGIERS!**  
Sluit U aan in de nieuwe vereniging voor de verdediging uwer rechten voor kolonverdediging, enz. Neemt inlichtingen. Bestendig sekretariaat: Grottes d'Ostende. Georges Lauwers. (522)

## Studio Lionel

106, Nieuwpoortsteenweg, 106

Specialiteit van KINDER- en HUWELIJKSPORTRETTE

## Gemiddelde dagloon aan de bemanningen van zeevaartuigen in het Holland-sche Zeevisscherijbedrijf.

Hierna volgt een interessante tabel van de gemiddelde dagloon, welke in het Holland-sche zeevisscherijbedrijf worden uitbetaald:

A. Haringvisscherij, eventueel met treil- of beugvisscherij of met werkzaamheden aan den wal.

Kapitein	5,50
Stuurman	5,—
Matroos	4,30
Oudste	3,50
Jongste	2,70
Reepschleier	2,10
Afhouder	1,75
Machinist	6,—
2e machinist, oudste stoker	4,30
Motorrijver	5,40
2e motorrijver	3,60
2e stoker, tremmer	3,50
Kok	1,05

B. Uitsluitend treilvisscherij, met of zonder bruto-inhoud of meer.

Kapitein	8,—
Stuurman	6,90
Matroos	5,60
Lichtmatroos	3,75
Machinist, 1e motorrijver	8,—
2e machinist, 2e motorrijver, oudste stoker	6,45
2e stoker	5,60
Tremmer	4,50
Kok	5,20

b. Stoom- en motorschepen met minder dan 200 registerton bruto-inhoud.

Kapitein	6,60
Stuurman	5,30
Matroos	4,40
Lichtmatroos	2,95
Machinist, 1e motorrijver	6,15
2e machinist, 2e motorrijver, oudste stoker	5,10
2e stoker	4,10
Tremmer	3,60
Kok	3,90

c. Motorloggers.

Kapitein	7,15
Stuurman	5,20
Matroos	4,25
Jongen	2,60
Motorrijver	5,20
Kok	4,25

C. Visscherij met schepen van minder dan 60 ton bruto-inhoud

Kapitein	1,75
Matroos	4,25
Jongen	2,60
Motorrijver	5,20

1 gulden is 16,60 fr.

## De Sociale Maatregelen ten voordeele der Visscherij in Nederland

Zoodaals wij in het vooruitzicht hebben gesteld, zullen wij den socialen toestand van den visscher in Holland van nabij onderzoeken. Uit deze beknopte studie zullen we wellicht iets kunnen afleiden, dat van praktisch nut zou kunnen zijn voor onze visscherij.

### DE ONGEVALLENVERZEKERING

#### Verplichting van den Reeder

De visscher, die door een ongeval in dienst van het vaartuig is getroffen of door een scheepsramp zijn uitrusting heeft verloren, kan de reederij in de eerste plaats aansprakelijk maken voor de geleden schade. In de tweede plaats is de «verzekeraar of andere derde» die zich met de reederij tot uitkeering heeft verbonden, verantwoordelijk.

#### Dekking van het risico

De reederij is verplicht haar aansprakelijkheid voor de uitkeeringen ingevolge de zeongevallenwet te dekken, hetzij door zelf de voldoende waarborgen te leveren, hetzij doordat zij met een verzekeraar of anderen derde een overeenkomst sluit, waarbij deze zich verbindt tot uitkeering aan de leden van de bemanning of hunne rechthebbers van de bedragen waarop zij krachtens de zeongevallenwet aanspraak hebben tegenover de reederij. Voor het aangaan van overeenkomsten als «verzekeraar of andere derde» komt zoowel een winstbeoogende verzekeringsmaatschappij als een onderlinge verzekeringsvereniging in aanmerking. Ook met den Staat der Nederlanden als verzekeraar kan de reederij zulk een overeenkomst aangaan; in dat geval is het de Minister die voor den Staat de verzekering sluit.

Kiest de reederij den weg der eigen verantwoordelijkheid, dan blijft zij uitsluitend en alleen voor de uitkeeringen aansprakelijk. Kiest zij den tweeden weg, dan zal de verzekeraar of anderen derde met de reederij hoofdelijk tot de uitkeeringen verbonden zijn.

De regeling van de verhouding tussen reederij en verzekeraar wordt aan partijen overgelaten; ook met de wijze waarop de overeenkomst tot stand komt, bemoeit de wet zich niet. Voor het geval echter dat de Staat als verzekeraar optreedt, is de wijze waarop de verzekering tot stand komt en waarop de premie wordt berekend van hoogerhand geregeld.

#### De voorkeur aan onderlinge verzekering

Aan het risico voortvloeiende uit de zeongevallenwet hebben de verzekeringsmaatschappijen zich over het algemeen niet gewaagd. De aansluiting bij een onderlinge verzekeringsvereniging, nl. bij de vereniging Zee-Risico en haar onderdeelen is bij de uitvoering van de zeongevallenwet de regel geworden. Daarnaast komt de verzekering bij den Staat slechts bij uitzondering voor.

In de statuten van Zee-Risico wordt als doel der vereniging op den voorgrond gesteld: «het gezamenlijke nakomen van de verplichtingen, financiële en andere, welke voor hare leden uit de zeongevallenwet voortvloeien»; in de eerste plaats dus het gezamenlijk dragen van de geldelijke lasten die de wet aan de reederijen oplegt. Zulk sluit niet uit dat elke reederij, aangesloten bij Zee-Risico, de lasten van alle andere aangesloten reederijen zou helpen dragen. Bij dat gezamenlijk dragen van

raas van luide stemmen en van het levendige verkeer in de visschallen, zooals voorheen steeds het geval was, maar in een soort zijde stilte, die men zoo gaarne doorbroken zag. Want in dat gedeelte van IJmuiden behoort geen stilte te heerschen. Daar moet het visschersleven bruisen, waarvoor IJmuiden een wereldreputatie heeft verworven en waardoor het groot is geworden. Op den terugkeer daarvan wordt dag in dag uit gewacht.

## STATION OOSTENDE-KAAI

## Reizigerstreinen vanaf 6 October 1941

AANKOMST			VERTREK		
Nummer	van	Uur	Nummer	van	Uur
P.1551	Kortemark	7.00	P.608	Gent St. Pieters	6.20
P.603	Gent St. Pieters	8.02	D.60	Brussel Zuid	7.30
P.1553	Kortemark	8.20	P.1552	Kortemark	7.30
D.61	Brussel Zuid	9.40	P.668	Brugge (Zond. niet)	7.45
P.605	Brussel Noord	10.31	P.1081	Aken (B - Facult.)	8.33
P.1557	Kortemark	11.55	E.644	Brussel Zuid	11.—
E.643	Brussel Zuid	15.31	P.1556	Kortemark	12.30
P.1561	Kortemark	16.30	P.618	Brussel Noord	15.—
P.663	Brugge (Zond. niet)	17.29	E.648	Brussel Zuid	17.—
P.1563	Kortemark	19.27	P.1560	Kortemark	17.—
D.69	Brussel Zuid	19.40	D.68	Brussel Zuid	17.30
P.619	Gent St. Pieters	20.26	P.1562	Kortemark	18.10
			P.1564	Kortemark	20.—

## Aan de Visschers te Nieuwpoort

Door de Zeevaartinspektiedienst van de Kust wordt besloten: dat, vanaf 1 Januari 1942 (de open booten uitgesloten) alle vaartuigen van een door den Zeevaartinspektie goedgekeurd vlot moeten voorzien zijn.

**Pierre LANNNOYE-VANTYGHEN ZEILMAKER**  
★ Gelast zich voor alle werk: zeilen, zonnetoors, bachen, enz.  
**Overvloedstraat, 76 - Oostende**  
Handelsregister 9390 (25)

### WENDT U VOOR ALLE DRUKWERK

tot de Drukkerij van

«HET VISSCHERIJBLAD»

## Een Sinterklaasfeest te Oostende

L. B. Oostende richt in, op datum van 16 November e. k. om 15 uur in de zaal Ieperstraat, 5, school Maria-Hendrika, een groot tooneelfeest ten voordeele der behoeftige kinderen onzer schuilplaatsen.

Enkele L. B. leden voeren op, met de welwillende medewerking van den heer A. De Groote als tooneelmeester en de juffrouwen G. Schiets en J. Buennin als medespeelsters, het welbekende blijspel van A. Hendrickx «Prima-Donna».

Een groot symphonisch orkest onder de leiding van den heer R. Depoorter, zal het feest opkluiseren. De personen die wenschen dit liefdadigheidsfeest te steunen door het feest met hun tegenwoordigheid te vereeren, kunnen kaarten op voorhand bekomen bij al de L. B. leden alsook op het sekretariaat der L. B., 82, Euphr. Beernaertstraat alhier.

## DE LAATSTE REIS

door Hendrik BRYS

Een witte wind jaagt met harde vlaggen langs de golven. Het opgezogen water slaat, als bruske regenvlagen, op het dek neer.

Zotte Eerebout staat moedermenschalleen aan dek. Zijn oude knokige hand rust op den helmstok.

De zwangere wolken wroeten zich boven de groote mast in mekaar. Het schipje wringt in zijn letten en steunt als een astma-lidder. De wind speelt een bange wijs op de takelage. Nu scherp en stram, dan weer gekt, weemoedig, maar altoos schrijnend droef.

Zotte Eerebout staart vóór zich heen, zijn blik rustend op een horizon van water en wolken. Nu eens wolken, dan weer water. Op en af. Met het stekken van den boeg in de golven. Water nu, dan wolken en weer water, in een rusteloze wisseling der elementen.

Eerebout is oud en ziek. Moelijk staat hij nog zijn man. Zijn spieren zijn stram geworden. En hij is soms toch zóó moe. Lang kan het niet meer duren of hij zal er bij vallen.

En toch kan hij van het zeetje niet weg. Diep in de zestig is hij nu reeds. Jawel! Diep in de zestig, maar vast is zijn hand nog om het roer. Slechts zijn rug doet hem pijn, verschrikkelijk pijn soms, als het net opgehaald wordt. Toch haalt hij nog zijn paart boven, al is het bij kalm weer nog zóó lastig.

Die smotneuzen, die nu beneden aan 't slapen zijn, zullen hem echter niet klein krijgen. Hoe meer de jonge schipper vloekt en tiert, des te hardnekkiger zal hij zijn bestaan aan boord verdedigen. De jonge visschers zullen hem het werk aan boord niet vergemakkelijken. Dat weet hij. En hij verlangt het niet ook.

Aan boord moet eenieder zijn man staan. Zoo was het vroeger, en zoo zal het wel altoos zijn.

Maar naar het gesticht gaat hij niet. Verdomme neen! Zij zullen er hem naartoe moeten dragen.

Het zuchtje vermeerdert. De wolken schuiven sneller onder elkander door. De touwen kriepen in de takels.

Een half uur heeft hij nu reeds Noord-Oost-voer gekord. De zandbank is ten einde. Hij zal nog een kwartiertje Noord-voer korren en dan de twee jonge visschers roepen om te winden.

De lucht is thans als een kolenzak geworden, ook de zee slaat zwart tegen de kim.

Met het stampen van het schip blijft Eerebout's blik een ondeelbaar oogenblik op den top van de groote mast rusten.

Een koude schrik kruip langs zijn rug naar zijn rimpelige nek. Zijn slijk blijft onbeweeglijk in zijn stijf gesloten mond. Onoplettend geeft hij roer op den kant van de wind.

Vrees knijpt zijn schokkend hart. Ja! Daàr! Hij ziet ze! De geesten der visschers die op zee bleven. Zij zweven rond de masten en wentelen langs de touwen.

Ja! Ja! Daar zijn ze nogmaals. Zij zijn hem reeds vertrouwd. 't Is niet de eerste maal dat hij hen ziet. Daàr! Pito Bleu en Ciessen Velge en Bomme Debo, en zooveel anderen.

In zulk weer zouden zij met visschen moeten ophouden. Dood-slow het schip op 't zeetje houden.

En onbewust schuift Zotte Eerebout het schip te veel op de wind.

## Marktberichten

### GENT

**VISCHTOEVOER**  
Verdeelde visch en visscherijprodukten gedurende de week van 26 October tot 1 November 1941.  
Garnaal 5891 kg.; bevr. haring 98 kisten; gest. pos 300 kisten; ing. vischprodukten 1461 bokals; kokhanen 4000 kg.; spuitvisch 13550 stuks; krabben 294 kg.

### ANTWERPEN

**VISCHTOEVOER**

Bedeeling van visch in de mijn te Antwerpen, gedurende de week van 27 tot 31 October:

Belgische visch:		Kg.	Fr.
Bot		640	12.288,—
Rog		400	5.760,—
Schar		2.160	33.216,—
Haring in zuur		750	21.000,—
Mosselen in zuur		249,8	6.557,25

Totaal: 4.199,8 78.821,25

Vreemde visch: 1.100 34.694,—

Gestoomde melvisch: 4.714 40.452,54

Gestoomde pos: 4.714 40.452,54

Totaal: 5.814 75.146,54

### NIJEUWPOORT

**VISCHAAANVOER GEDURENDE DE MAAND OKTOBER 1941**

Gedurende de maand Oktober 1941 werden aan de Aankopcentrale afgeleverd: 23.971 kg. garnalen voor een bedrag van 239.710 fr.

Visch: 67.441 kg. voor 900.265 fr. In totaal: 91.412 kg. voor een waarde van 1.139.975 fr.

Tegen in dezelfde maand 1939 voerde men aan: 14.709 kg. garnalen, gemiddeld tegen 51.419 fr. Visch: 81.790 kg. tegen 286.278 fr. In totaal: 96.492 kg. voor een bedrag van 337.697 fr.

In Oktober 1941 werden een 5000-tal kg. minder aangevoerd, maar men boekte een meerwaarde van 802.278 fr. dan in gemelde maand 1939.

**VISCHAAANVOER GEDURENDE DE EERSTE 10 MAANDEN VAN 1941**

In het tijdperk van 10 maanden werden aangevoerd: 384.824 kg. garnalen voor 4.763.605 fr. Sprot: 117.390 kg. voor 1.106.843 fr. Visch: 478.027 kg. voor 6.997.204 fr. Te samen: 980.240 kg. voor een waarde van 12.867.652 fr.

Ja, zie je, de jonge schipper wil maar altijd de kor uitzetten. Het weer mag nog zóó slecht zijn. Hij gelooft mij niet als ik zeg dat gij mij zijt komen waar-schuwen. Flauwe kul, zegt hij. Ouwe wijvenpraat! Die geesten, ouwe wijvenpraat!

Die schipper is nog te jong. Dát is het. Maar Zotte Eerebout weet beter. Zijn getaand gelaat heeft thans mildere trekken. Het doet hem goed, die vrouwde maats eens weer te zien. Een oude visscher laten zij immers nooit alleen.

God! Hoort hij daar Wanne niet klagen? Diepe kerven schuiven hoekige schaduwen over zijn gezicht.

Ja! 't Is Wanne, zijn vrouw. Dat is nu reeds de derde maal dat hij haar hoort steunen. En 't geklaag komt van onder den boeg.

Zou er iets gebeurd zijn met Wanne? Of is het een laatste waarschuwing die hij ontvangt?

Wanne! Wanne, mensch! Ik zal thuis blijven! Ik ga niet meer naar zee. Neen! Nooit meer! Nu weet ik het! Ik ben op en 't enden!

En sidderend kijkt Eerebout naar den boeg van 't schipje die neerflopt tusschen twee korte golven. Een klots water slaat over zijn bezweet gezicht.

Zijn blik glijdt langs de verschan-sing. Hij ziet de korretouw. Eerst doezelig nog, dan scherp tegen het grauwe water.

Verdomme! Het touw staat niet meer lang open. De korre is op zijn rug ge-vischt. Zenuwachtig kijkt hij om zich heen.

Verdomme! Verdomme toch. Hij, de oude ervaren visscher is door den wind gevallen.

Hij heeft niet opgelet. Nu zitten zij met een onklare boel.

Vruchteloos poogt hij het schip weer in den wind te krijgen. Hij geeft roer zooveel hij kan. Maar 't gaat niet. Hij vaart te slow.

De motor durft hij echter niet heelemaal open zetten. De anderen zouden wakker worden.

Doch al zijn vloeken en lamenteeren helpt niet. Het is hem onmogelijk met zóó weinig snelheid het schip in den wind te krijgen.

Vloekend zet hij de motor heelemaal open en tiert in de kap:

« Winden! »

Enkele oogenblikken later stommelen schipper en motorist aan dek.

Als de jonge schipper het korretouw ziet, vloekt hij dat het klettert.

Nijdig beveelt hij te winden. Schijnbaar kalm laat Eerebout de stortvloed van scheldwoorden over zijn rug glijden.

Als de schipper echter de bollen over de planken ziet liggen, wordt hij beestachtig kwaad. Sakkerend beveelt hij gansch den boel op dek te winden om dan te beproeven alles in orde te brengen.

En bittend scherp vraagt hij of Zotte Eerebout soms geesten gezien heeft om den boel zoo onklare te krijgen.

Maar, voegt hij er aan toe, op mijn schip zult gij er geen meer zien. Als wij terug aan de kaai zijn, schop ik je van boord. Menschen als gij, zouden reeds lang in het gesticht moeten zitten.

Eerebout antwoordt niet. Het kan hem in feite allemaal niets meer schelen. Het is immers zijn



## Rommel behoort niet in een haven

De thuishavens van de Duitse kustvisserijvloot bleiden altijd een indrukwekkend beeld van den arbeid en het scheppen, gelijk waar men komt.

De havens zelf zijn doorgegaans, hoe eenvoudig en hoe klein ze ook mogen zijn, vooral op orde en zuiverheid bedacht. Hiervoor te zorgen is de voornaamste taak van de waterschouts-agenten, waarbij ieder persoon die met een vaartuig de haven gebruikt, hem vanzelfsprekend helpt.

Maar het beeld van de orde en zuiverheid verandert dikwijls wanneer het hoogwater voorbij is en de ebbe het water uit de haven voert en het slijk te voorschijn komt, ofwel de oevervanden van de haven zeer diep naar beneden droog worden.

Dan kan men een gansche museumverzameling van de meest verscheidenste voorwerpen zien, waarmee men een gansen winkel zou kunnen openen: niet meer voor het gebruik geschikte kom, buiskachels, kombuizen, schoorsteenen, eindjes ketting, verwarde ijzerdraad, verrot touwwerk, kapotte koffiekanen, stukken teloor, stukken fiets, motoronderdelen, stukken van een garnalkookketel en nog veel andere rommel meer, dat een zeer leelijke indruk maakt en in schrilte tegenstelling is met de overal heerschende orde, vooral met de nette schepen.

Wijst men op deze tegenstelling, dan bekomt men telkens tot antwoord: waar moeten wij dien rommel werpen? Er is toch geen andere plaats voor voorbehouden!

Nu gebeurt het meestal, dat, wanneer de visscher in de haven komt, hij weinig tijd heeft, en gelukkig is wanneer zijn werkzaamheden aan boord beëindigd zijn en hij eens kan «uitgaan»! Heeft

hij b.v. oude draden, dan kan men maar moeilijk van hem verlangen dat hij nog een half uur rondloopt om die bij een opkoper van de hand te doen.

Maar ze in de haven werpen is toch de geschikte plaats niet, daar ze bij ebbe weer te voorschijn komen en alles weer in herinnering brengen op een weinig fraaie manier. Het eenvoudigste ware toch, dat alle havenbesturen in dergelijke gevallen een geschikte plaats, in de onmiddellijke nabijheid van de haven zelf, aanduiden, waar dergelijken rommel door de visschers zou kunnen opgestapeld worden. Plaats zal er wel nergens te kort zijn. Van tijd tot tijd kan men dan al die voorwerpen laten afhalen. Eerst wanneer zoo'n plaats bestaat, kan men de visschers er toe verplichten hun rommel fatsoenlijk op te stapelen. In volle zee kan men dat minder over boord werpen, daar dan de visschers het gevaar lopen, bij iedere vangst, dien ouden rommel terug op te visschen, waarbij niet alleen het net kan gescheurd worden, maar de vangplaatsen volledig ongeschikt worden.

(Fischerei Rundschau).

## HANDELAARS II

Om uw WAREN aan onze trouwe lezers bekend te maken, plaatst een aankondiging in

## Het Visscherijblad

## Vooraleer in zee te gaan

## Wat Reeders en Visschers moeten weten

### II

#### V. — Van de wijze van berekening der gages

De zeeman wordt voor zijn diensten bezoldigd, hetzij op vaste gages, hetzij op gebeurlijke winsten of op de vracht, hetzij door samenvoeging van die twee wijzen van bezoldiging.

De aandelen in de winst en in de vracht, de premien en toekenningen van allen aard worden als «gages» beschouwd.

Wanneer de bezoldiging van den zeeman bij de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst geheel of gedeeltelijk op aandeel in de winst of in de vracht is overeengekomen, is dit aandeel slechts verschuldigd op de werkelijk door het schip verkregen winst of vracht.

Het wordt berekend volgens de overeenkomst der partijen of volgens de gebruiken, welke door alle rechtsmiddelen mogen bewezen worden.

De op de winst of op de vracht bezoldigde zeeman heeft, boven zijn aandeel, recht op een vergoeding, in geval van uitstel van de afvaart of van verlenging of verkorting van de reis door toedoen van den reeder of den schipper, indien hij uit dien hoofde schade geleden heeft.

Ontstaan die voorvallen door toedoen van een derde, dan heeft de zeeman deel in de gebuurlijk aan het schip toegewezen vergoedingen naar de verhouding volgens welke hij recht heeft op de winst of op de vracht.

De reis wordt geacht begonnen te zijn op het oogenblik waarop het schip zijn laatste ligplaats verlaat om kuers te zetten.

Voor de berekening van de gages wordt de reis evenwel geacht begonnen te zijn op het oogenblik waarop de zeeman zijn dienst aan boord begint volgens de bepalingen van zijn contract.

#### BIJ SCHIPBREUK OF INBESLAGNAME

In geval het vaartuig door schipbreuk verloren gaat, wordt den zeeman zijn gage betaald tot op den dag van de ramp en heeft hij, te rekenen van dien dag, voor den wezenlijken duur van zijn werkloosheid, recht op een schadevergoeding, die, onverschillig welke wijze van bezoldiging bij overeenkomst is bedongen, berekend wordt naar het bedrag van het gemiddeld loon van de bij de maand bezoldigde zeelieden van een overeenkomende categorie. Deze schadevergoeding kan in geen geval meer bedragen dan de waarde van twee maand gage.

Ingeval het schip wordt genomen of opgebracht, alsmede in geval van beslag onder derden of zoo het ongewaardigd wordt verklaard, zonder dat de ongewaardigheid te wijten is aan het toedoen of de schuld van den reeder, heeft de bij de maand of de bij de reis betaalde zeeman recht op zijn gage voor den duur van zijn diensten; de op de winst of op de vracht betaalde zeeman ontvangt, volgens de voorwaarden van zijn overeenkomst, zijn aandeel in het door het schip verkregen winst of vracht.

In geval het schip wordt genomen of opgebracht, kan de reeder of de schipper de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst verbroken verklaren te rekenen van het oogenblik, dat het schip zal opgehouden hebben te varen, hetzij het tengevolge van die voorvallen onmogelijk zou wezen den zeeman naar de haven van inscheeping terug te zenden.

Indien de zeeman aan boord blijft, gedurende den tijd dat het schip wordt opgehouden, heeft hij, voor den duur van zijn aanwezigheid aan boord onverschillig op welke wijze hij wordt bezoldigd, als vergoeding recht op vijftig ten honderd van de gages op den voet van de bij de maand betaalde loonen.

Indien de zeeman, die aan boord blijft gedurende den tijd dat het schip wordt vastgehouden, er door den reeder of den schipper tot eenig werk wordt verplicht, heeft hij evenwel recht op het volle bedrag van de bij de maand betaalde gage voor de dagen gedurende dewelke hij werkzaam is geweest.

#### BIJ VERBREKING DER OVEREENKOMST

Indien de overeenkomst geheel of gedeeltelijk gesloten is op aandeel in de winst of in de vracht, heeft de zeeman, in geval van verbreking der overeenkomst door toedoen of door de schuld van den reeder of van zijn vertegenwoordiger, recht op een schadevergoeding, waarvan het bedrag in gemeen overleg of door den rechter wordt bepaald.

In geval van verbreking door toedoen of door de schuld van derden, heeft de zeeman deel in de aan het schip toegewezen schadevergoedingen naar de verhouding volgens welke hij deel zou gehad hebben in de winst of in de vracht.

(Wordt voortgezet). W. C.

## Visch en Garnalen

## mogen niet met havenwater afgespoeld worden

Het havenwater bevat vele vuiligheden, die door de rioleering en de industrie-afwatering evenals vuilbevattende stilstaande waters, ontstaan. Sedert jaren wordt alles in het werk gesteld om het afvalwater voor het ariaten in den stroom of in de haven zooveel mogelijk te reinigen en daardoor een besmetting of schadelijke uitwerking op de vischwereld te voorkomen.

Door de havenoverheden zou er verder dienen op gelet dat de visschers geen vuilgied van hun schepen in het water werpen. Langs den anderen kant, is het vuil worden somtijds onvermijdelijk, voornamelijk daar waar het water stilstaat en er een gebrek aan strooming is. Het koelwater van de aandrijvingsmotoren bevat soms olieachtige bestanddeelen en ook uit de «bilgen» komen soms oliebevattende afvalwaters in de haven terecht, zoodat men dikwijls op het water een grooten blauwachtigen spiegel ziet, wat beteekent dat daar een dunne olieaag op het water drijft. De nauwgezette visscher zal nooit het havenwater gebruiken om hiermee zijn visch of garnaal af te spoelen, daar dit wegens de aanwezigheid van de vuiligheid volkomen ongeschikt is en tevens de visch in waarde snel kan doen verminderen. Men moet zich niet laten leiden door de gedachte: voor het gebruik zal men de visch of de garnaal grondig afspoelen of wel pellen. Men moet altijd bewust zijn dat het hier gaat over een waardevol voedingsmiddel, dat absoluut voor iedere bevolving moet geveerd worden. Wie zou denkt, handelt ook stipt en zal de voldoening smaken, dat zijn waar immer onberispelijk zal zijn en voor niets zal moeten achteruitgaan.

Met havenwater kan men wel het dek en de vischruiten reinigen en schrobben of spoelen, maar ook niets meer. Met levende visschen is het echter geheel iets anders, voor zoover ze in het havenwater leven. Dergelijke levende visch, door vaartuigen aangevoerd, worden in den regel ook terzelfdertijd aan wal gebracht. Voor hen schaadet het vuile water minder dan aan doode visschen en krabben.

## De Toestand van onze Visscherij na den Wereldoorlog

### IV

#### OPBEURING EN VOORUITGANG

In tegenstelling met hetgeen wij in de zeevaartland van noord-westelijk Europa opmerken, beleefde de Belgische visscherij een tijdperk van opbeuring en vooruitgang in 1924.

Dit contrast valt voornamelijk in het oog ten opzichte van Engeland, Schotland en Holland. Als men uitziet naar een logische oorzaak van het verschijnsel, komt men dadelijk op de gedachte dat meer dan welk ander bedrijf, de Belgische Visscherij door de internationale handelstoestanden beheerscht wordt. Wij hebben reeds nadruk op deze bijzonderheid gelegd en de betekenis van door juiste opvattingen toegelicht. De uitkomsten van den toestand in 1924 zijn een nieuwe bevestiging ervan, dat het Belgisch afzetgebied, onnatuurlijk weliswaar, maar stellig, het oefenplein is waar de wedloop der vischrijndernemingen, die van Nieuwpoort tot IJmuiden op de Noordzeekust gevestigd zijn, met wisselvallige kansen bedreven wordt.

In 1924 zijn de kansen ten voordeele der Vlaamsche kust. De ontwaarding onzer munt maakt een winstgevende bedrijvigheid der buitenlandse verzuikers op de Belgische markten steeds moeilijker; dit wordt door de Nederlandse verslagen uitdrukkelijk vooruitgezet en door de Nederlandse zoowel als de Belgische statistiek bewezen. Met het jaar 1924 is een belangrijke vastheid in de wisselkoersnoteringen ingetreden. De rentenmarkt in Duitsland handhaafde zijn goudpeil en de Gulden, de Dollar en het Pond sterling bleven in weinig schommellende onderlinge verhouding. Het is bijgevolg niet te verwonderen dat, in deze voorwaarden, het handelsinitiatief der Nederlandse vischhandelaars zich met voorkeur toelagde op de herneming van aloude betrekkingen met landen wier munttoestand opnieuw normaal geworden is, en dat de Belgische markten ingezien de ondergeschikte betaalkracht van onzen frank, min belangstelling van hunnente-genoten.

Dit is de uitlegging voor de schaarsche aan visch, die gansch het jaar in België door gevoeld werd, van de hooge prijzen die er mede in verband staan, van de loonende en in omvang stijgende uitbating onzer reederijen. Nu de aanbouw van nieuwe havens en inrichtingen langs onze kust, ingevolge de meest moderne bevindingen op vischrijgebied, een aanvang genomen heeft, en weldra tot zijn volle ontplooiing komen zal, is het van belang dit punt nog eens vast te stellen. Men kan er uit besluiten dat de bloei van onze havens grotendeels zal afhangen, niet alleen van hunne eigenschappen, maar ook van de krachtadigheid welke zal aan den dag gelegd worden, om hunne opbrengst in eigen provincien, ten nadeele van den buitenlandschen invoer te beemesteren.

De ontwikkeling van de vloot waarop wij zoeven gewezen hebben, is bijzonderlijk merkwaardig, wat de visscherij met gedekte motor- en zellvaartuigen aangaat. Het totaal ondernemingen en vaartuigen, alsook de tonnamaat, hielden gelijken tred; de ondernemingen gingen van 239 tot 278 in getal, de vermeerdering is dus meer dan 12 t.h., tegen 6 t.h. in het voorgaande jaar; het aantal vaartuigen rees van 309 tot 349, dus met 13 t.h. tegen 6 t.h. in het voorgaande jaar; de tonnamaat versprong van 5.286 Ton tot 6.006 Ton (13 t.h.). Zoodaals voorgeandelijk is het grotendeels aan Oostende en aan Heist-Zeebrugge, dat deze uitslag te danken is.

Te Oostende heerschte een bedrijvigheid zoals wij er nooit een aangestipt hebben. Deze stad heeft in 1924 niet min dan 30 vaartuigen, allen met een hulpmotor uitgerust, aangewonnen.

De haven van Zeebrugge herbergt thans een tonnamaat van 1.186 T. veracht door 85 vaartuigen, waaronder 29 motorsloepen, van niet onaanzienlijk gehalte.

Op de gansche westkust daarentegen heerscht verval: Koksijde en Oostduinkerke hebben om zoo te zeggen opgehouden op zeevisscherijgebied van tel te zijn. De Panne staat op denzelfden voet

## Wat is Pannevisch?

In onze rubrieken hebben wij vroeger reeds gewezen op het gebruiken van vischresten voor smakelijke gerechten en hierbij spraken wij over pannevisch, zeer verspreid in Duitschland.

Wat is nu eigenlijk pannevisch? Pannevisch is geen braadvisch, want onder braadvisch wordt alleen verstaan, die bepaalde soort visch die men braadt alvorens ze op te smullen. Met pannevisch bedoelt men echter het behandelven van overschotjes van kookvisch.

Wanneer de huisvrouw b.v. een goede kabeljauw voor het middagmaal heeft gekocht, daarna gekookt en dat, splits nlij smakelijk werd opgegeten, er toch nog wat van overblijft, dan kan men van deze resten een smakelijke pannevisch bereiden.

Het heeft maar weinig belang over welken kookvisch het hier gaat, daar het gelijk is of het rog, kabeljauw, schelvisch is. De resten van andere gekookte visch smaken even goed. De toebereiding van pannevisch is zeer eenvoudig. De gekookte vischresten worden van de graten ontdaan en dan samen met aardappelen in de pan gebakken! Hierbij heeft men niet veel ver nodig. Wanneer men b.v. rog of kabeljauw met mosterdsaus voor het middagmaal gegeten heeft, vclstaat het de rest van de mosterdsaus voor de toebereiding van de pannevisch te nemen. Toebereid met vet, smaakt het natuurlijk veel beter. Van groot belang is, dat de pannevisch met de aardappelen goed doorbakken wordt. Zout en peper naar smaak toevoegen, naar believen ook mosterd of specerijen.

De pannevisch smaakt niet alleen buitengewoon lekker, maar is daarenboven sterk verzadigend. In vele huisgezinnen waar de pannevisch zeer graag verorberd wordt, koopt de huisvrouw in den algemeenere regel iedere maal zoo'n hoeveelvisch, dat er telkens nog een goede rest overblijft. Aan boord van de Duitse vischvaartuigen worden kookvischresten gewoonlijk op deze wijze bereid en zeer graag gegeten. Wie hem eenmaal gegeten heeft, zal naar nog verlangen!

U hebt succes met een Advertentie in «HET VISSCHERIJBLAD» het meest verspreide en meest gelezen weekblad van de Kust.

als vorig jaar, met eenige steeds mindere kustvaartuigen. Nieuwpoort alleen heeft een vijftal vaartuigen aangeworven.

De uitbreiding van den hulpmotor blijft steeds het felt dat in het opzicht der kustvisscherij, de aandacht staande houdt. In 1923 bestonden 64 dergelijke schepen, tegen 18 in 1920. Thans staan wij reeds voor een indrukwekkend aantal van 129, meer dan het dubbel van 1923.

De hulpmotor komt thans in de sloepsoorten in de volgende verhouding te voorschijn:

5 T.	12 motorsloepen
5—8 T.	23 motorsloepen
8—10 T.	19 motorsloepen
10—15 T.	30 motorsloepen
15—20 T.	18 motorsloepen
20—25 T.	11 motorsloepen
25—40 T.	13 motorsloepen
40—50 T.	
50—60 T.	
60—70 T.	
70—90 T.	1 motorsloep

De vooruitgang bestaat in al de soorten maar valt bijzonderlijk in het oog wat de tonnamaat van 5 tot 10 betreft, waar wij een vermeerdering van 26 motorvaartuigen aantreffen, alsook die van 25 tot 50 T. waar de aangroei op 13 uitkomt. Daaruit blijkt dat men voor de aanstaande veralgemeening staat van de technische stuwkracht, op de kustvisschersvaartuigen, veralgemeening die onvermijdelijk zal bespoedigd worden door het tekort aan personeel. De visschers immers, om zeer verstaanbare redenen, betrachten bij voorkeur, een aanmonstering op een aldus uitgerust schip, en maken het bestaan van een louter zeilschip steeds lastiger.

De enige klacht die men nopens de aanwending van den motor in de kustvisscherij, in de beroepsmiddelen te hooren krijgt, worden ingegeven door een vaak voorkomende onhandigheid der opvaarders, om het tuig met de vereischte vakkennis te behandelen. Het begin van het jaar 1924, was ten gevolge van de schielijk stijgende behoefte aan motordrijvers, bijzonderlijk door dergelijke klachten gekenmerkt, alsook door de talrijke misrekeningen en averijen op dit gebied aangestipt. De toestand verbeterde allengskens, naarmate de ondervinding met de praktijk toenam.

De zeilsloepen zonder mechanische stuwkracht voorzien, en zelfs die met een stoomspil uitgerust, zien steeds hun aantal dalen. Men heeft nog slechts 70 zeilvaartuigen tegen 79 in het voorgaande jaar, en 150 zeilsloepen met een stoomspil, tegen 166 in 1923.

De kustvisscherij met open- of halfgedekte vaartuigen doorleeft eveneens een bestendige vermindering. Deze heeft sedert 1919 niet opgehouden te bestaan, maar zij is, in 1924, met een uitzonderlijk vlug tempo voortgegaan. Het aantal vaartuigen viel van 275 in 1919, op 230 in 1923, en 210 in 1924. De eigenaars dezer laatste waren, in 188 gevallen, een opvarende. Het is grotendeels te Blankenberge, dat deze vorm van uitbating zijn verlies ondergaan heeft.

Een bemerkning in denzelfden zin betreft de platbodems die sedert onheuglijken tijd te Heist gehuisvest zijn. Hun aantal is in de laatste vijf jaren, gedaald van 49 op 14. Hunne volledige uitsterfing is in de nakende toekomst te voorzien, en is een gevolg van den opgang van den motor en het ontstaan der haven van Zeebrugge.

Een daadzaak, die in het oog valt, als men ze in verband brengt met de vermindering der kleinere vormen van uitbating, is de stilstand der visscherij met stoomvaartuigen te Oostende. Het aantal vaartuigen en de tonnamaat zijn, sedert 1921, om zoo te zeggen onveranderd gebleven. De getalsterke schommel omstreeks 40, als men rekening houdt met de stoomsloepen, die jaar zeven in getal, die afgezigt blijven; de geheele tonnamaat blijft nagenoeg op 3.000. Geen bijzonderheden van technisch belang zijn uit dezen toestand af te leiden, behalve dat de sterke schepen nog steeds de bovenhand houden.

In haar geheel beschouwd bestond de vloot uit 262 vaartuigen aller soort.

(Wordt voortgezet). W. C.

## VISSCHERS!

VOOR UWE SCHEEPSHERSTELLINGEN EN NIEUWBOUW WENDT U TOT DE WERKHUIZEN BELIARD-CRIGHTON & CO. S.A.

Wendt U bij STERFGEVAL tot August Verburgh Aannemer van Begrafenissen OOSTSTRAAT, 36 — OOSTENDE

MEKANIEKE TOUW-, GAREN- EN NETTENFABRIEKEN Oostend Stores & Ropeworks N. V. REEDERIJKAAL — OOSTENDE Alle benooddigheden voor Zeevaart, Zeevisscherij en Openbare Werken Mazout «Purfin» DIESEL MOTOREN «SULZER»

LIMONADEFABRIEK «CROWN» E. Vanderstraeten Metersstraat, 18 — Oostende Handelsregister Oostende 3040 CROWN CITRON CROWN LIMONADE CROWN ORANGE Bijzondere prijzen voor voortverkoopers (126)

## Muziekinstrumentenfabriek

WYNBERGHE IVAN Wettig gediplomeerd Garenmarkt, 30 -- BRUGGE Eerste klasse fabriekatie — Allerhande herstellingen — Grootkeus blaas-, snaarinstrumenten, accordeons, phono's. (132)

## Bandagen Orthopædie

BREUKBANDEN naar maat en vgens geval. BUIKBANDEN voor hangbult, zwangerschap, operatie. ORTHOPÆDIE APPARATEN voor ruggraat misvorming, beendziekte. KUNSTBEENEN in licht metaal. Verdonck-Winne 7, H. SERRUYSLAAN OOSTENDE ONTVANGSTUREN: Ieder werkdag, v 9 tot 11 en van 2 tot 6 uur

## Stoommachinen - Motoren - Stoomketels

## Industrielle des Pêcheries

Samenwerkende Vennootschap REEDERIJKAAL (rechtover de Slipways) ALLE MEKANIEKE VERMAKINGEN EN CONSTRUCTIES Alle smids-, plaat-, koper- en zinkwerk voor schepen Levering van alle Benooddigheden Oliën, Verven, Kettingen, Chikkels, Katoen, Carbur, enz., enz. Tel. 71741 en 72781 Postcheck 99138 Handelsregister 85 (37)



Wil U over al uw vermogens beschikken en al uw kracht benuttigen, laat U nooit te neer drukken door pijn of ongemakken. Aarzel niet een paar «WIT KRUISJES» te nemen wanneer dit noodig blijkt. U zult zich dan opgewekt en frisch voelen en thuisgekomen ten volle genieten van het geluk dat uw gezin U bieden kan.

## Het Wit Kruis

Het pijnstillend middel dat versterkt

HOOFD- en TANDPIJN - ZENUWPIJN - ZENUWINZINKING - VERMOEDIDHEID - KOORTS en GRIEP - RHEUMATISCHE PIJNEN

IN ALLE APOTHEKEN



DIESEL-DEUTZ Scheepsmotoren

VALCKE

Gebr. n. v.

OOSTENDE